



AUF AUGENHÖHE

Vergleichstest: Der schwerste Atego tritt gegen den leichtesten Antos an. Beide fahren mit dem gleichen 300 PS starken Antrieb vor. Welcher der beiden ist der beste im Verteilerverkehr?

TEXT: OLIVER WILLMS | FOTOS: OWIMEDIA

Stallduelle haben bei Mercedes Tradition. Im vergangenen Herbst duellierten sich die besten Autofahrer der Welt um den Formel-1-Titel – beide in einem Mercedes. Und auch im Güterverkehr kommt es zum Bruderduell. Im selben Einsatzrevier treffen Atego und Antos aufeinander, um unter sich den Meister des städtischen Verteilerverkehrs auszumachen. Darf man zwei Lkw unterschiedlicher Baureihen miteinander vergleichen? Ja, sofern die Transportaufgabe so nah beieinanderliegt wie in unserem Fall und der Kunde folglich die Qual der Wahl hat.

Die beiden Testfahrzeuge weisen eine ganze Reihe technischer Gemeinsamkeiten auf, wenn auch der Mercedes Atego 1530 ausgeladen drei Tonnen leichter als der Antos 1830 daherkommt. Unter den Kabinen werkelt in beiden Fällen der 7,7 Liter große Sechszylinder OM 936 mit 300 PS und in beiden Fahrzeugen verwaltet das automatisierte achtstufige Powershift-3-Getriebe die Kräfte. Unterschiede finden sich beim Fahrerhaus. Im Falle des Atego kommt das große Haus namens Big Space zum Einsatz, der Antos muss mit der kompakt geschnittenen Classic-Space-Kabine Vorlieb nehmen. Beide Kontrahenten tragen einen leichten Kofferaufbau mit Ladebordwand auf dem Rahmen.

Runde eins im Krieg der Sterne dient dem ersten Kennenlernen: einsteigen, Arbeitsplatz und sogar etwas Wohnraum checken. Hier punktet der Atego. Der breite, treppenartig ausgeformte Einstieg über zwei rutschsichere Trittstufen, ein langer bis zum Kabinenboden reichender Handlauf und die weit öffnende Tür ermöglichen komfortables Ein- und Aussteigen. Eine Eigenschaft, die im städtischen Verteilereinsatz mit seinen zahlreichen Abladestellen überaus wichtig ist.

Am Ende des Aufstiegs wartet das lange, Big Space genannte Hochdach-Fahrerhaus auf den Fahrer. Stattliche 190 Zentimeter Stehhöhe vor dem Armaturenräger und knapp sieben Ku-



bikmeter Innenraum adeln den 15-Tonner zum komfortablen Cruiser im leichten Mittelgewicht.

Die hinter den Sitzen verbaute, hochwertig anmutende Kaltschaummatratze entkräftet viele Argumente gegen eine Nachtruhe im Atego. Die Staufächer im Dach bieten erstaunlich viel Platz. Im Verteilereinsatz ist das lange Fahrerhaus natürlich purer Luxus, den kaum ein Fuhrparkleiter dulden wird. Aber sobald sich der Atego mit einem Anhänger und leichtem Volumengut auf große Tour begibt, kann die erstaunlich geräumige Atego-Hütte ihren Aufpreis verdienen.

Der Arbeitsplatz im Atego überzeugt ebenfalls. Dazu bedient er sich beim Cockpit der ausgewachsenen Fernverkehrsmodelle. Ein Klargrafikdisplay im zentralen Anzeigefeld, das serienmäßige Multifunktionslenkrad und die üblichen Taster sorgen für Klarheit und Komfort am Lenkrad. So erinnert der Arbeitsplatz mehr als nur dezent an den großen Bruder Actros. Etwas überfrachtet fällt indes die rechte Lenkstockhebersituation aus. Hier wird das in Deutschland serienmäßige automatisierte Powershift-3-Getriebe ebenso gesteuert wie die Motorbremse. Die Funktionsvielfalt erfordert eine gewisse Eingewöhnungszeit.

Neben dem weit verstellbaren Fahrersitz teilt ein wuchtiger Motortunnel das Atego-Haus. Der manchmal noch beschriebene, aber in der Praxis kaum vollzogene Durchstieg zur Beifahrerseite wird dadurch unterbunden.

Der große Bruder Antos hinterlässt beim ersten Kennenlernen einen deutlich nüchternen Eindruck. Bei ihm muss man drei, ebenfalls treppenförmige Tritte erklimmen, ehe man im Classic-Space-Fahrerhaus ankommt. Das kürzeste und zugleich niedrigste Antos-Haus macht aus seiner pragmatischen Auslegung keinen Hehl. Trotzdem kann man sich im Innenraum wohlfühlen. Der Verstellbereich für den Fahrersitz reicht bis zum Rückwandanschlag und genügt so auch den Ansprüchen langer Kerls. Die Kopffreiheit genügt – mehr aber auch nicht.

Taschen und andere Reiseutensilien müssen ihren Platz irgendwie hinter dem Beifahrersitz finden. Oder man ordert – wie im Testfahrzeug – eine raumgreifende Staubbox, die dann auf dem breiten Motortunnel thront und alle Tagesartikel aufnimmt und gleichzeitig als Schreib- oder Brotzeitisch herhält. Mehr Komfortaccessoires darf man in der kompakten Hütte aber nicht erwarten. Dafür punktet der Arbeitsplatz mit allen Attributen der neuen Lkw-Baureihen von Mercedes wie modernen Instrumentenanzeigen



1 Schwerstes Leichtgewicht: Der Atego 1530 Big Space mit Saxas-Koffer und 5.360 Millimeter Radstand markiert das obere Ende der Atego-Baureihe.

2 Modern und modisch: Das Atego-Cockpit zielt die Designsprache der schweren Modelle. Das Multifunktionslenkrad ist Serie.

3 Einladend: Über zwei bequeme Trittstufen gelangt man in die gute Stube, hier das lange Big-Space-Hochdach-Fahrerhaus.

4 Linientreu: Die Lenkanlage und die leichte Zweiblattfederung vorn verleiht dem Atego bislang ungekannte Führungseigenschaften.

5 Wendig: Der Atego 15-Tonner fährt mit neu angelenkter Hinterachse auf 19,5-Zoll-Rädern.





und sinnvoll gruppierten Schaltern. Wie auch im Atego gehört das Multifunktionslenkrad zum Serienumfang. Nur die Lederhaut muss als Extra gesondert bezahlt werden. Runde eins geht aber insgesamt betrachtet an den Atego, dessen Komfortausstattung aber das aufpreispflichtige Maximum darstellt, während der Antos in Richtung praxistaugliche Askese tendiert.

In der zweiten Disziplin entscheidet allerdings nicht mehr die Investitionsfreudigkeit des Käufers über Gedeih oder Verderb. Auf der anspruchsvollen Testrunde – ein Mix aus leichter und schwerer Landstraße sowie einer Autobahnetappe – müssen die beiden Kontrahenten fahrdynamische Qualitäten beweisen.

Dem Atego sagt man eine gewisse Nachgiebigkeit beim Fahrwerk nach. Obwohl seit der Modellpflege die Hinterachse neu angelenkt wird, hat der leichte Mercedes jene sehr komfortbetonte Straßenlage mit spürbarer Rahmentorsion und leichter Rolltendenz achtern nicht ganz verloren. Nicht jeder mag das sänftenartige Ein- und Ausfedern des rundum blattgefederten Fahrwerks. Durch die neue Fahrerhausaufhängung an vier Punkten und die einwandfrei spurende ZF-Lenkung vermittelt der Atego allerdings ein präzises Fahrgefühl, das nur bei den zu schwachen Rückstellkräften der Lenkung Minuspunkte sammelt. Die Bremsanlage mit vier Scheibenbremsen versieht ihre Arbeit feinfühlig und effektiv, die Bremsleistung der 300 kW starken Motorbremse reicht auch für das sichere Verzögern von Hängerzügen.

Der Antos tritt in der Fahrdisziplin deutlich kompromissloser auf. Sein Habitus ist durch und durch Lkw. Man sitzt hoch auf dem Bock und genießt die gute Übersicht. Der Mix aus Einzelblatt vorne und Luftfederung hinten ergibt eine gelungene Mischung aus Straffheit und Fahrkomfort. Die etwas indirekter übersetzte Lenkung zieht sauber und korrekturlos die Fahrlinie nach. Auch hier versehen die Bremsen im Dialog mit der vorgeschalteten Motorbremse vorbildlich ihren Dienst. Und selbst wenn der Atego mit den kleineren 19,5-Zoll-Rädern etwas wendiger wirkt, geht der klare Punktsieg an den drei Tonnen schwereren Antos, der auch vom subjektiven Fahrindruck eine Fahrzeugklasse höher einzuordnen ist.

Die Paradedisziplin, die Antriebswertung, verspricht mit identischem Motor, gleichen PS- und Drehmomentwerten sowie dem baugleichen Achtganggetriebe Gleichstand. In der Tat bügelt die kürzer übersetzte Antos-Hinterach-



1
2



1 Großer Bruder: Der Antos 1830 Classic Space markiert den Einstieg in die schöne neue Welt des universell einsetzbaren Mittelklassemodells.

2 Ganz der Große: Das vorbildlich komplette Armaturenbrettdesign teilt sich der Antos mit Mercedes Arocs und Actros.

3 Hüttengaudi: Der Aufstieg zum kompakten Classis-Space-Fahrerhaus fällt naturgemäß höher aus als im Atego. Oben gibt es ausreichend Platz.

4 Frachtsänfte: Die Hinterachsfederung mit vier Luftfederbälgen schont die Ladung und steigert den Fahrkomfort.

5 Full-Size-Format: Wie die schwereren Brüder rollt der zweiachsige Antos auf klassischen 22,5er Pneus.



3

4



5

se den leichten Gewichts- und Rollwiderstands-nachteil elegant aus. Unterschiede am Lenkrad sind nicht zu erfahren, dafür dominiert ein rundum gutes Fahrgefühl. Der Reihensechszylinder punktet mit seidigem Lauf. Seine gleichmäßige Leistungsentfaltung im Hauptfahrbereich setzt eindeutig den Maßstab in dieser Fahrzeugklas-

se. Im Zusammenspiel mit dem schnell und klug schaltenden Achtganggetriebe entwickelt sich eine Antriebsdynamik, die man sonst bei keinem Hersteller in dieser Klasse findet. Das gilt für beide Fahrzeuge, ob mit 15 oder 18 Tonnen Gesamtgewicht. Deswegen lautet das Urteil in Runde drei: Gleichstand.

Runde vier findet auf dem Speditionshof statt. Antos und Atego setzen rückwärts an die Laderampe. Obwohl der Atego wendiger als der Antos ist, hat man von der tieferen Sitzposition einen etwas schlechteren Ausblick auf das Heck als beim großen Bruder. Die Blattfederung an der Atego-Hinterachse verlangt nach Höhenausgleich an die Rampe per Ladebordwand. Der Antos kann das mit Luftfederung an der Hinterachse besser. Punktgewinn für den Antos.

Runde fünf findet im Büro des Fuhrparkchefs statt, der den spitzen Bleistift schon gezückt hat. Der Atego bietet drei Tonnen geringeres Gesamtgewicht, ist fahrfertig und unbeladen knapp zwei Tonnen leichter als der Antos, büßt gegenüber dem größeren Bruder also nur eine gute Tonne Nutzlast ein. Unter identischen Bedingungen verbraucht er rund einen Liter weniger Diesel auf 100 Kilometer. Anhänger dürfen beide Fahrzeuge bis zu einem Gesamtgewicht von 32 Tonnen ziehen. Ein Liter Mehrverbrauch für eine Tonne zusätzliche Nutzlast – guter Deal oder eher ein Patt? Klarer wird der Unterschied, wenn die Anschaffungsrechnung für die Fahrzeuge vorliegt. Hier fällt der Unterschied zwischen Atego und Antos mit 14.560 Euro Aufpreis für den 18-Tonner eindeutig aus.

Verliert damit der Antos? Nein! Mit der insgesamt größer dimensionierten Machart kann man dem Antos dauerhaft volle Ausladung und die Mitnahme eines Anhängers zumuten. Als Lebensmittelkoffer mit gelegentlich angekoppelten Zentralachser kann der Antos als stadtnaher Supermarkt-Zulieferer an der Laderampe perfekt punkten. Der Atego kann zwar ebenfalls Hänger, fühlt sich aber als wendiges Stadt- und Überland-Lieferfahrzeug deutlich wohler.

Bleibt noch die Frage nach dem richtigen Fahrerhaus offen. Wenn es nach uns geht, dürfte der Atego lieber ein kurzes Haus tragen und der Antos bekommt ein etwas längeres Haus mit Hochdach. Dann trägt er dem ihm zgedachten Einsatz im Verteilerverkehr mit gelegentlichen Ausflügen in die Ferne noch besser Rechnung und der Familienfrieden ist gewährleistet. ■

Technische Daten



Mercedes-Benz Atego 1530 Big Space

Mercedes-Benz Antos 1830 Classic Space

MOTOR

Typ	OM936LA-Reihensechszylinder-Diesel, mit Common-Rail-Einspritzung, Turbolader, Euro 6 per AGR, SCR, DPF
Hubraum	7.700 cm ³
Leistung	220 kW/299 PS bei 2.200/min
max. Drehmoment	1.200 Nm bei 1.400/min
Wartungsintervall	variabel

KRAFTÜBERTRAGUNG

Getriebe	automatisiertes Getriebe Mercedes Powershift 3 G140-8, 8+1 Gänge, Spreizung 9,30–0,79
Hinterachsübersetzung	3,58 3,91

FAHRWERK

Radaufhängung vorne	Zweiblatt-Parabelfeder	Einblatt-Parabelfeder
Radaufhängung hinten	Vierblatt-Parabelfeder	Zweibalgl-Luftfeder
Betriebsbremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe	Scheibe/Scheibe
Motorbremse	300 kW	300 kW
Felgengröße	7.50 R 19.5	9.00 R 22.5
Bereifung	285/70 R 19.5	315/70 R 22.5

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Lange x Breite x Höhe ohne Aufbau	9.379 x 2.438 x 3.176 mm	9.350 x 2.482 x 3.094 mm
Lange x Breite x Höhe mit Aufbau	9.450 x 2.550 x 3.750 mm	9.350 x 2.550 x 3.695 mm
max. Aufbauhöhe	7.974 mm	8.625 mm
Radstand	5.360 mm	5.500 mm
Wendekreis	18.900 mm	20.500 mm
Ladehöhe leer/beladen	1.000/888 mm	973/948 mm
Einstiegsstufenhöhe	380/680/1.000 mm	310/650/960/1.300 mm
Kabine max. Innenbreite	2.120 mm	2.150 mm
max. Innenhöhe	1.980 mm	1.600 mm
max. Höhe über Motortunnel	1.630 mm	1.340 mm
max. Innenlänge Frontscheibe bis Kabinenrückwand	2.030 mm	1.390 mm
Leergewicht Chassis	5.229 kg	6.348 kg
Leergewicht Testfahrzeug	6.880 kg	8.695 kg
Zul. Gesamtgewicht	15.000 kg	18.000 kg
Nutzlast	8.120 kg	9.305 kg
Tank Diesel/Adblue	120/25 l	290/60 l
Zul. Gesamtzuggewicht	32.000 kg	32.000 kg
Bruttolistenpreis (Serie/Pritsche)	98.890 Euro	113.450 Euro



Der neue Common-Rail-Sechszylinder baut etwas höher als der alte Atego-Antrieb.